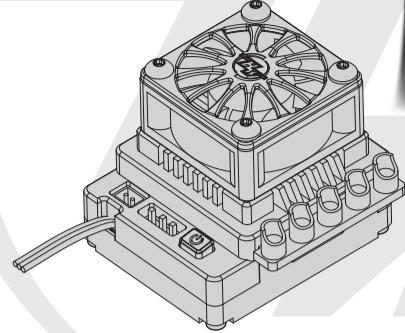


Xerun

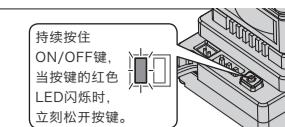
车用无刷电子调速器 使用说明书 XERUN XR10 Pro



01 声明

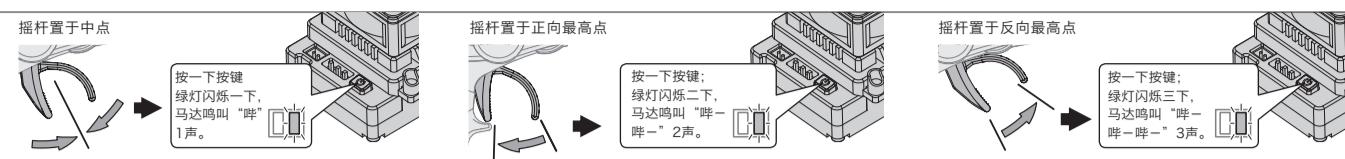


感谢您购买本产品！无刷动力系统功率强大，错误的使用可能造成人身伤害和设备损坏。我们强烈建议您在使用设备前仔细阅读本说明书，并严格遵守规定的操作程序。我们不承担因使用本产品而引起的责任，包括但不限于对附带损失或间接损失的赔偿责任；同时，我们不承担因擅自对产品进行修改所引起的任何责任。我们有权利在不经通知的情况下变更产品设计、外观、性能及使用要求。



1、电调接上电池，打开遥控器，将油门通道的“D/R”、“EPA”、“ATL”等参数调到100%（如遥控器无显示屏，则将对应旋钮调到最大位置），油门通道的中点微调“TRIM”调为0（如遥控器无显示屏，则将对应旋钮调到中间位置）。FUTABA及类似的遥控器需要将油门通道方向设为“REV”，其它品牌遥控器的油门通道方向应设为“NOR”。请务必关闭遥控器自带的ABS刹车功能。

2、持续按住开关按键不松开等待几秒钟，直到电调上红色LED开始闪烁（同时马达鸣叫备注2），立即松开按键。
备注2：马达鸣叫声可能较小，在这种情况下，观察LED状态即可。



3、此时需要设定三个点：油門中点、正向最高点和反向最高点。

- 1 油门摇杆留在中点位置，按一下开关按键，红灯熄灭，绿灯闪烁1次，马达鸣叫“哔”1声，表示已存储中点位置；
- 2 油门摇杆打到正向最高点，按一下开关按键，绿灯闪烁2次，马达鸣叫“哔-哔-”2声，表示已存储油门正向最高点；
- 3 油门摇杆打到反向最高点，按一下开关按键，绿灯闪烁3次，马达鸣叫“哔-哔-哔-”3声，表示已存储油门反向最高点；

4、油门行程校调完毕，三秒钟后，电机即可正常操作。

02 注意事项

- 电调与相关连接部件连接前，请确保所有电线和连接部件绝缘良好，短路会毁坏电调。
- 请务必仔细连接各部件，若连接不良，您可能不能正常控制赛车，或出现设备损坏等其他不可预知的情况。
- 使用此电调前，请认真查看各动力设备以及车架说明书，确保动力搭配合理，避免因错误的动力搭配导致电机超载，最终损坏电调。
- 若需对电调的输入输出线、插头做相关焊接时，为保证焊接牢靠，请使用至少60W功率的焊接设备进行焊接。
- 高速运行中，因车子轮胎会“膨”到极致，故而请勿将车子腾空然后加至全速，否则，轮胎可能爆裂而引起严重伤害。
- 勿使电调外部温度超过90°C/194°F，高温将会毁坏电调并且可能导致电机损坏；建议将电调的内部过温保护阈值设为105°C/221°F。
- 使用完毕后，切记断开电池与电调的连接。如电池未断开，即使电调开关处于关闭状态，电调也会一直消耗电能，长时间连接电池最终会被完全放电，进而导致电池或电调出现故障。我们不对因此而造成的任何损害负责！

03 产品特色

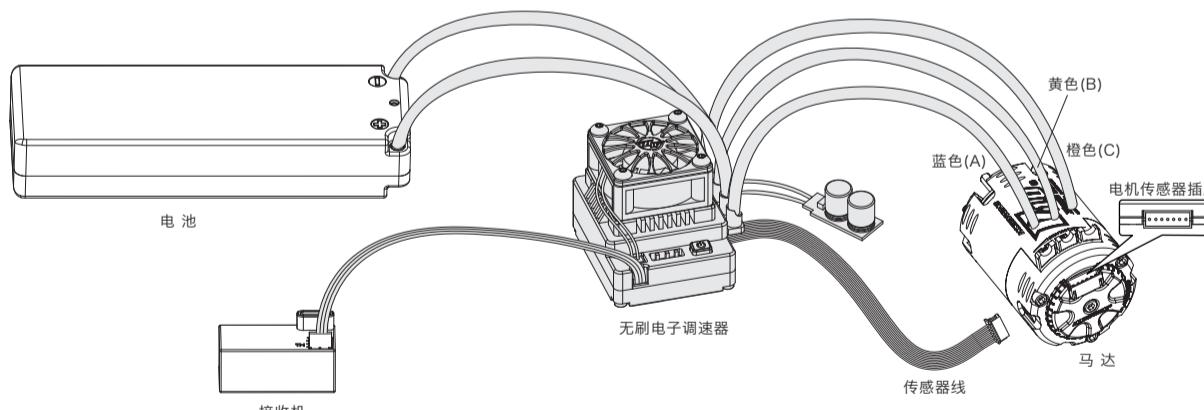
- 顶级竞赛专用：内置10种常用模式，适合所有竞赛，即选即用。（如：零进角Zero Timing闪灯模式、一般练习模式、MODIFY 竞赛模式、STOCK 竞赛模式、越野车/短卡车竞赛模式、攀爬车模式、漂移车模式等）。电调的设定参数可以导入导出，便于车手相互交流和借鉴彼此的设定。
- 采用电子按键开关，寿命长，可靠性高，布线更加简洁，节省车架空间。
- 内置强大的开关模式BEC，最大电流8A，且支持 6V 和 7.4V 切换，轻松驱动各种强力舵机及高压舵机。
- 独立的数据编程接口，连接LCD编程盒或WiFi模块时无需从接收机中拔出油门线，更加便捷，该插口亦可为第2个风扇进行供电。
- 通过编程口外挂一个小巧的WiFi 模块，可以使用手机直接在操控台上设定各项电调参数及浏览数据记录，非常方便。
- 强大的油门和刹车调节功能：以1%为增量的拖刹力度调节和初始刹车力度调节、9段刹车力度调节、30段油门加速度调节和20段刹车加速度调节、任意油门和刹车曲线调节、并支持刹车频率及刹车模式设置。
- 驱动频率、刹车频率、刹车模式可调，适应各种比赛及车手操控手法差异的应用需求。
- 具有动态Turbo Timing 和 Boost timing 等世界领先技术，可设置的Timing参数非常细腻，适应不同车手的不同需求。
- 好盈首创的柔化功能，可有效改善竞速车辆在过弯时因为油门头段过于暴力而导致的操控性不佳的情况，极大的提高了车手的操控性能。
- 多重保护功能：电压过低保护、电机及电调过热保护、油门失控保护。
- 数据记录功能：可以使用LCD编程盒或WiFi Link读出电调和电机最高温度、最高转速等数据，便于车手对动力系统运行情况进行分析。
- 支持电调固件升级（需另购多功能LCD编程盒或WiFi模块），享用最新功能。

04 产品规格

型号	XERUN XR10 Pro	
持续/峰值电流	160A/1200A	
支持电机类型	有感无刷电机和无感无刷电机	
主要适用车型	1/10 电房/电越野赛，1/10 漂移/F1 以及 1/10、1/8 越野车	
适用的电机 (*备注1)	使用 2S 锂电：电房 ≥ 3.5T 电越野 ≥ 4.5T 使用 3S 锂电：电房 ≥ 6.5T 电越野 ≥ 8.5T	
电池节数	4-9 节镍氢电池或 2-3 节锂电池	
BEC 输出	6V / 7.4V 可调，4A（开关稳压模式）	
风扇取电方式	从内置 BEC 取得稳定的 6V 或 7.4V	
插头	输入：无插头，输出：无插头	
尺寸/重量	37.5x30.9x31.6mm (含风扇及风扇罩高度) / 95g (含线重量)	
参数设定接口	独立编程口（注：编程口的输出电压为电池电压）	

备注1：表中所标出的数据适用于标准3650(540)尺寸3槽2极马达，电调为零进角模式。

05 连接电子调速器



本系统功率强劲，为了您及周边他人的安全，我们强烈建议您在校准及设定该系统前拆下电机小齿，并在车轮悬空的情况下开启电调上的控制开关！

1. 连接马达：

- 连接有感无刷马达与无感无刷马达的方式有差异，请务必遵照如下接线方式：
- 连接有感无刷马达时：
- 电调与马达相连有严格的线序要求，电调的#A/#B/#C必须与电机的#A/#B/#C三线一一对应，用6针感应线把电调与电机的感应口对接。若有感无刷马达未接上感应线，则电调会工作在无感模式，相当于对电调连接无感无刷电机。
- 连接无感无刷马达时：
- 电调与马达相连无严格的线序要求，电调的#A/#B/#C可以与电机的三线随意对接，若出现转向相反，任意交换两条马达线即可。

2. 连接接收机：

- 将电调的油门控制线插入接收机的油门通道（即THROTTLE通道）。因为排线中的红线输出6V/7.4V电压给接收机及舵机，所以请勿给接收机额外供电，否则可能损坏电调。

3. 连接电池：

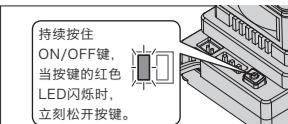
- 电调的输入线有极性之分，插入电池时，请确保电调的(+)极与电池的(+)相连，(-)极与(-)相连。如果电调接反电，电调将会损坏。因上反电而损坏电调是没有保修服务的。

06 设置电子调速器

1 设定油門行程

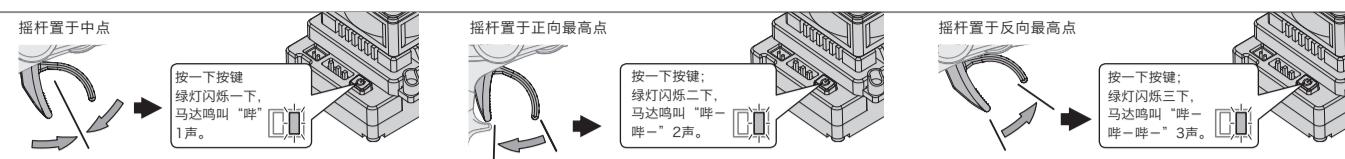
电调第一次使用或遥控器更改过油门“TRIM”微调、D/R、EPA等参数后，均需重设油門行程，不然可能会导致无法使用或误动作。

另外我们强烈建议同时开启遥控器的失控保护功能，将遥控器油门通道的无信号保护（“F/S”）功能设置为关闭输出方式或将保护值设置为油门中立点位置，使得当接收机无法收到遥控器信号后，电机能够停止运转。油门校调步骤如下图所示：



1、电调接上电池，打开遥控器，将油门通道的“D/R”、“EPA”、“ATL”等参数调到100%（如遥控器无显示屏，则将对应旋钮调到最大位置），油门通道的中点微调“TRIM”调为0（如遥控器无显示屏，则将对应旋钮调到中间位置）。FUTABA及类似的遥控器需要将油门通道方向设为“REV”，其它品牌遥控器的油门通道方向应设为“NOR”。请务必关闭遥控器自带的ABS刹车功能。

2、持续按住开关按键不松开等待几秒钟，直到电调上红色LED开始闪烁（同时马达鸣叫备注2），立即松开按键。
备注2：马达鸣叫声可能较小，在这种情况下，观察LED状态即可。



3、此时需要设定三个点：油門中点、正向最高点和反向最高点。

- 1 油门摇杆留在中点位置，按一下开关按键，红灯熄灭，绿灯闪烁1次，马达鸣叫“哔”1声，表示已存储中点位置；
- 2 油门摇杆打到正向最高点，按一下开关按键，绿灯闪烁2次，马达鸣叫“哔-哔-”2声，表示已存储油门正向最高点；
- 3 油门摇杆打到反向最高点，按一下开关按键，绿灯闪烁3次，马达鸣叫“哔-哔-哔-”3声，表示已存储油门反向最高点；

4、油门行程校调完毕，三秒钟后，电机即可正常操作。

2 开关机及鸣音说明

特别提醒：电调大负荷运行后，铝外壳温度很高，为防止关机时烫伤手指，我们建议让电调自然冷却一两分钟后再按键关机，或使用遥控器进行关机（1G参数项设为开启时，油门摇杆保持最大行程刹车6秒，电调将会关闭）。

在关机的状态下，轻按一下开关按键，电源指示灯点亮，电调开始工作，再按一下开关按键，则指示灯灭，电调关闭。

备注3：为防止误关闭，在电机运转时，点击开关按键无法关机，仅在马达停止运转时才可关机。当遇紧急情况无法关机时，请直接断开电池电源线，长时间不使用也请断开电源。

3 编程项目说明

类别	编 号	设定项名称 (Programmable Items)	设 定 项 值 (Parameter Values)							
			正转带刹车	正反转带刹车	直接正反转	停 止		油门加速度		刹车频率
一般设置 General Setting	1A	运行模式 Running Mode	Forward with Brake	Forward/ Reverse with Brake	Forward and Reverse					
	1B	最大倒车力度 (Max. Reverse Force)	25%	50%	75%	100%				
	1C	低压保护 (Cutoff Voltage)	不保护 (Disabled)	自动 (Auto)	3.0-11.1V (调整量0.1V)	3.0-11.1V Adjustable (Step: 0.1V)				
	1D	电调过热保护 (ESC Thermal Protection)	105°C/221F	125°C/257F	不保护 (Disabled)					
	1E	电机过热保护 (Motor Thermal Protection)	105°C/221F	125°C/257F	不保护 (Disabled)					
	1F	BEC输出电压 (BEC Voltage)	6.0V	7.4V						
	1G	遥控关机 (Remote Off)	开启 (Enabled)	关闭 (Disabled)						
	1H	驱动马达模式 (Sensor Mode)	全有感模式 Full Sensored	有感/无感混合模式 Sensored/Sensorless Hybrid						
	2A	油门加速度控制 (Throttle Rate Control)	1-30 可调 (调整量为1) (1-30 Adjustable (Step: 1))							
	2B	正向油门曲线 (Throttle Curve)	线性 (Linear)	自定义 (Customized)						
油门控制 Throttle Control	2C	油門中点范围 (Neutral Range)	4%	6%	8%					
	2D	自动油门/滑行 (Coast)	0%-20% (调整量为1%) (0%-20% Adjustable (Step: 1))							
	2E	PWM驱动频率 (PWM Drive Frequency)	1K	2K	4K	8K	12K	16K	24K	32K
	2F	柔化值 (Softening Value)	0-30度可调，调整量1度 (0-30° Adjustable, Step: 1°)							
	2G	柔化行程 (Softening Range)	0%	10%	20%	60%	70%	80%	90%	100%
	3A	拖刹力度 (Drag Brake)	0%-100% (调整量为1%) (0%-100% Adjustable (Step: 1%))							
	3B	最大刹车力度 (Max. Brake Force)	0%	12.5%	25%	37.5%	50%	62.5%	75%	87.5%
	3C	初始刹车力度 (Initial Brake Force)	=Drag Brake	0%-50% (调整量为1%) (0%-50% Adjustable (Step: 1%))						
	3D	刹车加速度控制 (Brake Rate Control)	1-20 可调 (调整量为1) (1-20 Adjustable (Step: 1))							
	3E	刹车油门曲线 (Brake Curve)	线性 (Linear)	自定义 (Customized)						
刹车控制 Brake Control	3F	刹车频率 (Brake Frequency)	0.5K	1K	2K	4K	8K	16K		
	3G	刹车模式 (Brake Control)	线性 (Linear)	传统 (Traditional)	混合 (Hybrid)					
	4A	Boost 进角值 (Boost Timing)	0-64度可调，调整量1度 (0-64° Adjustable, Step: 1°)							
	4B	Boost角开启动 (Boost Timing Activation)	转速 (RPM)	自动 (Auto)						
	4C	Boost起始转速 (Boost Start RPM.)	500-35000 RPM (

2D: 自动油门/滑行 (Coast):
从全油门或近全油门处松开油门扳机时,该功能允许电机自然平滑地降低转速,在扳机松开过程中车子不会出现突然减速。“自动油门”设置的值越大,“滑行”感就越强烈。例如,设置到0%时,无自动油门或滑行功能;设置到20%时,感受到的滑行感最为强烈。

自动油门/滑行的优势:
当使用齿锁效应很强的电机时,车子容易自主产生一种刹车感,也就是大家所知的“齿轮刹车或自动刹车(gear brake)”,这降低了车辆的操作感。好盈创新的“自动油门”技术允许车子缓行/滑行,显著改善了操控手感。

备注5: 若“拖刹力度”参数值非0%,则自动油门/滑行功能关闭。

2E: PWM驱动频率 (PWM Drive Frequency):
驱动频率降低,在油门初段可以提供更强劲的爆发力;驱动频率升高可以使马达驱动更平滑,驱动噪音更小,但同时也导致电调的开关损耗加大,发热量增加。具体使用频率,请以车子在车场实测效果为准。

2F: 柔化值 (Softening Value):
在MODIFY比赛中,通常我们会觉得油门头段动力过于暴力,油门给一点点动力就已经过强,在过弯中很不易操控,为此好盈首创的柔化功能,就是将头段的动力特殊柔化处理,可极大的提高车手操控性,“柔化值”是指柔化处理的强度大小,此值设置得越大,则柔化效果越明显。

备注6: 设定柔化值后,可以适当把马达的机械进角加大,建议柔化值每增加5度,可以增加一度机械进角,如柔化值为20度,可以把机械进角增加4度;所增加的机械进角最多不要超过5度。

2G: 柔化行程 (Softening Range):
是指产生柔化效果的油门行程大小,例如设置为30%,则是指油门从0%-30%这段油门行程将会产生柔化效果。

3A: 拖刹力度 (Drag Brake):
拖刹又名自动刹车,是指当油门摇杆收油后处于中点区域内时,电调对电机产生的刹车力,这样做可以辅助手指去控制刹车,有效降低刹车的控制难度,常用于平跑车减速入弯及出弯等场合。

备注7: 超野及大脚车不支持。

3B: 最大刹车力度 (Max. Brake Force):
本电调提供比例式刹车功能,刹车力度的大小和油门摇杆的位置相关,最大刹车力是指油门摇杆处于刹车极限位置时所产生的刹车力。请根据车辆和赛道具体情况及个人的使用习惯,选择合适的最大刹车力参数。

3C: 初始刹车力度 (Initial Brake Force):
也叫做最小刹车力度,是指在刹车初始位置作用于电机上的刹车力,默认值是等于拖刹力度,以便形成柔顺的刹车效果,如果初始刹车力设置得较大,可以达到类似点刹的效果。

3D: 刹车加速度控制 (Brake Rate Control):
这个参数用于控制刹车油门输出快慢,设置适合的刹车油门加速度则可以辅助车手对刹车力度的控制,避免刹车过猛。加速度我们分为20个档位可调整,当设为1时,则对刹车响应有较多的限制,设置值越大,对刹车油门的限制越少。一般情况下,对于能够熟练控制刹车的车手,可以设置较高的加速度,以减小电调对刹车油门响应的限制。

3E: 刹车油门曲线 (Brake Curve):
该参数调整刹车油门行程和刹车力度的对应关系。默认为线性的,也可以通过连接电脑使用USB Link软件调为非线性的,达到分配刹车力靠前或靠后的效果。

3F: 刹车频率 (Brake Frequency):
刹车频率降低可以使马达输出更强劲的刹车力度;刹车频率升高可以使马达输出更平滑的刹车力度。具体使用频率,请以车子在车场实测效果为准。

3G: 刹车模式 (Brake Control):
选项1: 线性
此模式刹车力度比传统模式稍弱,但手感容易控制,除了在刹车力度设为100%还觉得刹车力不够的情况下不适用,其它场合都推荐使用。

选项2: 传统
此模式的刹车方式和之前我们之前的版本电调刹车方式相同,它具有最强的刹车力度,但是控制手感稍差。

选项3: 混合
根据车子运行情况自动切换上述两种模式,以防止当车子轮胎和地面产生滑动降低刹车效果。

备注7: 因受场地及各厂家马达性能的影响,具体使用模式请以车子在车场实测效果为准。

4A: Boost进阶(Boost Timing):
此进阶在整个油门行程范围内有效,直接影响弯路和直路的速度。当设定了此值后,电调在运行过程中的实际进角是根据转速大小(4B设为“转速”)或油门量(4B设为“自动”)而动态变化的,并非固定的常量。

4B: Boost进阶开启方式 (Boost Timing Activation):
选项1: 转速
设为“转速”方式,Boost进阶值根据当前转速来动态分配。当转速低于起始转速时,则Boost实际开启值为0,在转速处于起始转速和结束转速之间时,Boost是根据当前转速的大小来动态变化的。例如,假设Boost Timing设置为5度,起始转速为10000,结束转速为15000,则各个转速下的Boost进阶值如下表所示。如果转速高于结束转速时,则Boost实际开启值则为Boost设置值。

转速(RPM)	<10000	10001-11000	11001-12000	12001-13000	13001-14000	14001-15000	>15000
Boost 实际开启值	0度	1度	2度	3度	4度	5度	5度

选项2: 自动
设为“自动”方式时,Boost进阶值根据当前油门量来动态分配。只有全油门时,Boost实际开启值才为Boost设置值。

4C: Boost 起始转速 (Boost Start RPM):
此项用于设置开启Boost进阶所需的起始转速。例如,设为5000时,转速达到5000以上则会开启相应的进Boost进阶,具体开启大小根据所设Boost进阶及结束转速动态分配。

4C: Boost结束转速 (Boost End RPM):
此项用于设置开启后所需结束转速。例如,Boost进阶设置为10度,结束转速设置为15000时,转速达到15000以上时,Boost则会开启10度,转速低于15000转时,则根据转速动态分配Boost进阶大小。

5A: Turbo 进阶 (Turbo Timing):
激爆进阶。这是进阶的大小设置项,只有在全油门时才会开启,通常用于较长的直道上,释放出马达的最大功率。

5B: Turbo全油门延迟时间 (Turbo Delay):
是指触发Turbo所需要的持续全油门时间。当持续全油门的时间达到此设定值后,才能触发Turbo开启。

5C: Turbo 释放速率 (Turbo Increase Rate (deg/0.1sec)):
当Turbo触发条件满足后,Turbo开始以此设定的速度开始释放,例如,“6度/0.1秒”表示0.1秒内释放6度的Turbo进阶值。0.1秒内释放的度数越多,则Turbo释放得越快,车子加速度也越快,当然马达的发热量也越高。

5D: Turbo 关闭速度 (Turbo Decrease Rate (deg/0.1sec)):
当Turbo被开启后,如果触发条件不满足后,比如直路尾减速入弯,这时从全油门变为非全油门,Turbo开启条件不满足,如果瞬间将Turbo全部关闭,将会产生一个非常明显的减速,如同被刹车一样,导致车子操控性变差。如果以一定的速度关闭Turbo,则降速会变得比较线性,车子的操控性得到提升。

警告! 开启Boost进阶和Turbo进阶能够有效提升马达的输出功率,通常用于竞赛。请事先仔细查看说明书及参考设定,并在试车时监控马达及电调的温度,调整合适的进阶设定及最终齿比,过激的进阶设定及最终齿比会导致电调或马达烧毁。

4 预设模式

为了让一个程序就能快速适用各种应用场合,该电调内预设了10组常用模式(见下表)。一般情况下,客户只需直接调用相关的模式,然后根据不同马达搭配合适的齿比,即可满足一般使用要求,即插即用,而不必仔细研究各个参数的实际功能。当然用户也可以根据自己的操控习惯及场地等因素更改各个模式的设置,并且对模式名称进行重新命名,比如可以将“Modify”重新命名为“TTC2016_MOD_4.5”,表示在TTC2016使用4.5T马达时的设定。用户可将各个模式全部重新设置及重新命名,保存成自己常用的模式。

预设模式适用场合:

模式编号	模式名称	适用场合
1	Zero Timing	适用于规定电调使用无进角闪灯程序的各类STOCK竞赛
2	TC-Modify	适用于1/10 电房 Modify 组竞赛
3	Buggy-2WD-Modify	适用于2驱1:10 电越 Modify 组竞赛
4	Buggy-4WD-Modify	适用于4驱1:10 电越 Modify 组竞赛
5	Practice	适用于练习、跑街、带赛车
6	Stock-13.5T	适用于1/10 电房使用13.5T马达的OPEN STOCK竞赛
7	Stock-17.5T	适用于1/10 电房使用17.5T马达的OPEN STOCK竞赛
8	SCT-4pole	适用于1/10 4WD短卡使用4Pole 马达竞赛
9	Crawler	适用于1/10 攀爬车
10	Drift	适用于1/10 漂移车

预设模式参数默认值:

类别	编号	设定项名称	Zero Timing	TC-Modify	Buggy 2WD-MOD	Buggy 4WD-MOD	Practice	Open-BL 13.5T	Open-BL 17.5T	SCT-4 Pole	Crawler	Drift
一般设置	1A	运行模式 Running Mode	For/Brake	For/Brake	For/Brake	For/Brake	For/Rev/Brake	For/Brake	For/Brake	For/Brake	For/Rev	For/Brake
	1B	最大刹车力度 Reverse Force	25%	25%	25%	25%	25%	25%	25%	25%	100%	25%
	1C	低压保护 Cutoff Voltage	Auto	Auto	Auto	Auto						
	1D	电调过热保护 ESC Thermal Protection	105°C/221F	105°C/221F	105°C/221F	105°C/221F						
	1E	电机过热保护 Motor Thermal Protection	105°C/221F	105°C/221F	105°C/221F	105°C/221F						
	1F	BEC电压 BEC Voltage	6.0V	6.0V	6.0V	6.0V						
	1G	遥控关机 Remote Off	Enabled	Enabled	Disabled	Enabled						
	1H	有感模式 Sensor Mode	Full Sensored	Hybrid	Full Sensored	Full Sensored						
	2A	油门加速速度 Throttle Rate Control	30	20	10	15	15	30	30	15	20	20
	2B	正向油门曲线 Throttle Curve	linear	linear	linear	linear						
油门控制	2C	油门中点范围 Neutral Range	6%	6%	6%	6%	6%	6%	6%	6%	6%	6%
	2D	自动油门/滑行 Coast	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
	2E	驱动频率 Drive Frequency	2K	8K	8K	8K	8K	4K	4K	8K	4K	4K
	2F	柔化值 (Softening Value)	0Deg	0Deg	0Deg	0Deg						
	3A	拖刹力度 Drag Brake	0%	10%	0%	0%	0%	5%	5%	0%	100%	0%
	3B	最大刹车力度 Brake Force	100%	87.5%	87.5%	87.5%	100%	87.5%	87.5%	75%	100%	75%
	3C	初始刹车力度 Initial Brake Force	=drag Brake	=drag Brake	=drag Brake	=drag Brake						
	3D	刹车加速度控制 Brake Rate Control	20	10	20	20	20	20	20	10	20	10
	3E	刹车油门曲线 Brake Curve	linear	linear	1K	1K						
	3F	刹车频率 Brake Frequency	1K	1K	1K	1K						
进角设置	3G	刹车模式 Brake Control	Traditional	Linear	Linear	Linear	Linear	Linear	Linear	Linear	Traditional	Traditional
	4A	Boost进阶 Boost Timing	0 Deg	30 Deg	30 Deg	0 Deg	0 Deg	0 Deg				
	4B	值进阶开启方式 Timing Activation	RPM	RPM	RPM	RPM	RPM	Auto	Auto	RPM	RPM	RPM
	4C	Boost起始转速 Boost Start RPM	6000	15000	6000	6000	6000	4000	2000	6000	6000	6000
	4D	Boost结束转速 Boost End RPM	22500	25000	22500	22500	22500	12000	8000	22500	22500	22500
	5A	Turbo 进阶 Turbo Timing	0 Deg	20 Deg	0 Deg	10 Deg	0 Deg	25 Deg	35 Deg	10 Deg	0 Deg	0 Deg
	5B	Turbo 全油门延迟时间 Turbo Delay(秒)	0.3	0.1	0.3	0.3	0.3	0.2	0.1	Instant	0.3	0.3
	5C											